

**STRATÉGIE POUR RÉDUIRE LA CONDUITE AVEC  
FACULTÉS AFFAIBLIES 2001**

**Rapport de contrôle sur la SRCFA  
Progrès réalisés en 1999 et en 2000**

*Préparé pour*

Conseil Canadien des administrateurs en transport motorisé  
Comité permanent du CCATM sur la sécurité routière-recherche et politiques

et

Transports Canada

*Préparé par*

La fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada  
171, rue Nepean, bureau 200  
Ottawa (Ontario)

Septembre 2001

© Canadian Council of Motor Transport Administrators and the  
Minister of Public Works and Government Services,  
represented by the Minister of Transport, 2001.

This publication may be reproduced without permission provided that its use  
is solely for the purposes of private study, research, criticism, review or  
newspaper summary and the source is fully acknowledged.

© Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et le  
Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada,  
représenté par le ministre des Transports, 2001.

Cette publication peut être reproduite sans permission à condition qu'elle  
soit utilisée uniquement pour des études privées, de la recherche, de la  
critique, de l'analyse ou pour faire l'objet d'un sommaire dans un journal  
et que la source soit parfaitement identifiée.

Canadian Council of Motor Transport Administrators / Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé  
2323 St. Laurent Blvd. / 2323 boul. St-Laurent  
Ottawa, Ontario / Ottawa (Ontario)  
K1G 4J8  
Telephone / Tél: (613) 736-1003  
Fax / Télécopieur: (613) 736-1395  
E-mail / Cour. élec.: [ccmta-secretariat@ccmta.ca](mailto:ccmta-secretariat@ccmta.ca)  
Internet: [www.ccmta.ca](http://www.ccmta.ca)

## **Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé**

Le *Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé* est un organisme sans but lucratif regroupant des représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux chargés d'administrer, de réglementer et de contrôler le transport par véhicule automobile et la sécurité routière. L'organisation comprend également des membres associés du secteur privé et d'autres ministères gouvernementaux dont l'expertise et l'opinion sont mises à profit pour l'élaboration des stratégies et des programmes.

Le travail du CCATM est dirigé par trois comités permanents se réunissant deux fois par année. Leurs mandats sont les suivants:

- < Le **Comité permanent des administrateurs de conducteurs et véhicules** est responsable de toutes les questions touchant l'immatriculation des véhicules automobiles, les normes et l'inspection des véhicules légers ainsi que la délivrance et le contrôle des permis de conduire.
  
- < Le **Comité permanent sur la conformité et la réglementation** a pour mandat de chapeauter l'ensemble des activités liées au volet conformité des programmes touchant les conducteurs et les véhicules commerciaux, le transport des marchandises dangereuses et le transport routier commercial afin d'assurer l'uniformité des règlements et des programmes de contrôle au sein de toutes les administrations.
  
- < Le **Comité permanent sur la sécurité routière – recherche et politiques** a pour rôle de coordonner les efforts déployés à l'échelle fédérale, provinciale et territoriale au chapitre de la sécurité routière. Il formule des recommandations en faveur de programmes de prévention routière, et développe les connaissances et les plans d'action propres à prévenir les collisions et à en réduire les conséquences.

Le Conseil d'administration du CCATM se réunit aussi deux fois par année pour s'occuper de la gestion globale de l'organisation, déterminer la direction des politiques et appuyer et diriger les comités permanents. Les recommandations des comités permanents sont ratifiées par le Conseil d'administration du CCATM.

Toutes les réunions des comités permanents sont ouvertes aux intervenants de l'industrie. L'adhésion corporative permet aux organismes privés et aux autres corps gouvernementaux intéressés aux questions de transport de véhicules motorisés et à la sécurité routière de prendre part des activités du CCATM et d'avoir un accès officiel du CCATM.

Pour de plus amples renseignements sur les projets et programmes du CCATM, veuillez communiquer avec le secrétariat.

# SOMMAIRE

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET INTRODUCTION

En 1990, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a chargé, après approbation, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) de mettre en place des programmes visant à réduire de 20 %, d'ici 1995, le nombre de décès imputables à l'alcool au volant. Pour atteindre cet objectif, le Comité permanent du CCATM sur la sécurité routière – recherche et politiques a élaboré la « Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies » (SRCFA). En 1995, le CCATM a décidé de prolonger la SRCFA jusqu'en 2001 (cinq années supplémentaires) : le nouvel objectif était de réduire de 20 %, d'ici 2001, le pourcentage de personnes décédées ou grièvement blessées dans des collisions provoquées par un conducteur ayant consommé de l'alcool.

La SRCFA 2001 comprend trois éléments de base : la dissuasion et la sensibilisation, les initiatives législatives et les communications. Chaque élément de base préconise des initiatives particulières :

### ◆ *Dissuasion et sensibilisation*

- Pendant la période de Noël, mettre en œuvre des campagnes combinées de dissuasion et de sensibilisation qui sont axées sur l'alcool au volant.
- Participer à d'autres campagnes de dissuasion et de sensibilisation qui sont également axées sur l'alcool au volant.

### ◆ *Législation*

- Mettre en application des sanctions prévoyant au minimum la suspension du permis de conduire pendant un, trois et cinq ans pour respectivement la première, la seconde, la troisième (ou plus) infraction de conduite avec facultés affaiblies au cours d'une période de cinq ans.

### ◆ *Communications*

- Planifier et élaborer des initiatives en matière de communications pour promouvoir la SRCFA et accroître sa visibilité.

En plus de ces initiatives de base, il est recommandé aux administrations de prendre les mesures supplémentaires suivantes dans les domaines de l'éducation et de la justice, et de mettre en œuvre des programmes d'évaluation et de traitement.

**◆ Éducation**

- Exiger la mise en place de programmes de formation des serveurs et des serveuses du secteur de la restauration à titre de condition de renouvellement du permis de vente d'alcool des restaurants et des bars.
- Prendre des initiatives visant à davantage informer la police, les procureurs de la couronne et l'appareil judiciaire de la gravité du problème de la conduite avec facultés affaiblies.

**◆ Législation**

- Adopter une sanction prévoyant la suspension administrative du permis de conduire (ou une autre mesure étalée sur 90 jours) des conducteurs dont le taux d'alcoolémie (TA) dépasse la limite légale (0,08), qui accusent un taux d'alcoolémie inférieur à la limite légale ou qui refusent de se soumettre à l'alcootest ou à un test d'alcoolémie.
- Inclure un programme prévoyant l'installation d'un système antidémarrreur avec éthylène dans un programme de restitution du permis de conduire.
- Mettre en place des sanctions qui s'appliquent au véhicule, telles que la saisie, la mise en fourrière, l'immobilisation ou la confiscation, ou prendre des mesures qui visent la plaque d'immatriculation, notamment la marquage ou la saisie, en cas de suspension.
- Supprimer les exemptions qui autorisent les contrevenants à conduire dans le cadre de leur travail pendant une période de suspension du permis de conduire.
- Mettre en place d'autres mesures législatives pour réprimer l'alcool au volant.

**◆ Évaluation et traitement obligatoire**

- Mettre en place des programmes d'évaluation et de traitement obligatoires destinés aux conducteurs reconnus coupables de conduite en état d'ébriété.

En 1996, la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada a été chargée par le CCATM et Transports Canada d'élaborer un rapport de contrôle sur les progrès réalisés dans la tentative de résolution du problème des collisions liées à l'alcool, au cours des années 1995, 1996, 1997 et 1998. Ce rapport décrit les progrès réalisés dans le cadre de la SRCFA 2001, en 1999 et en 2000.

## PROGRÈS RÉALISÉS DANS LE CADRE DE LA SRCFA 2001

### RECOMMANDATIONS

Au cours des trois années qui ont suivi le lancement de la SRCFA 2001, des administrations ont mis en œuvre ou avaient déjà mis en place plusieurs des initiatives recommandées. Les progrès réalisés en 1999 et 2000 sont résumés dans les pages et les tableaux suivants.

### ÉLÉMENTS DE BASE

#### ◆ *Dissuasion et sensibilisation*

- En 1999 et en 2000, toutes les administrations ont mené des campagnes combinées de dissuasion et de sensibilisation, pendant la période de Noël, qui étaient axées sur le problème de l'alcool au volant.
- La plupart des administrations ont participé à d'autres campagnes de dissuasion et de sensibilisation, qui étaient axées sur le problème de l'alcool au volant.

#### ◆ *Législation*

- En 1999, sept administrations (le Yukon, la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, l'Ontario et la Nouvelle-Écosse) ont adopté des sanctions prévoyant au minimum la suspension du permis de conduire des conducteurs reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies. Ces sanctions suivent ou dépassent les périodes de suspension recommandées par la Stratégie, c'est-à-dire un, trois et cinq ans de suspension pour respectivement la première, la seconde et la troisième (ou plus) infraction de conduite avec facultés affaiblies. Dans quatre administrations (le Yukon, la Colombie-Britannique, l'Ontario et la Nouvelle-Écosse), les programmes de suspension du permis de conduire préconisent une période de suspension supérieure à celle recommandée de cinq ans pour la troisième infraction et plus.

#### ◆ *Communications*

- Au cours de l'année 1999, toutes les administrations ont entrepris des activités de promotion pour accroître la visibilité de la SRCFA 2001. La plupart d'entre elles ont poursuivi leurs activités de promotion en 2000.

- En octobre 2000, le CCATM a organisé un atelier national, intitulé « Échec à l'alcool au volant », dans le but de prendre les mesures nécessaires pour commencer l'élaboration d'une nouvelle stratégie canadienne (SRCFA 2010), qui englobera les principaux intervenants.

## AUTRES ÉLÉMENTS

### ◆ *Éducation*

- Toutes les administrations ont mis en place des programmes de formation des serveurs et des serveuses du secteur de la restauration. Cependant, la plupart de ces programmes sont facultatifs et ne sont pas offerts de manière permanente.
- Au cours des années 1999 et 2000, toutes les administrations, à l'exception de celle de Terre-Neuve, ont mis en place des programmes destinés à sensibiliser la police, les procureurs de la couronne et l'appareil judiciaire à la gravité du problème de la conduite avec facultés affaiblies.

### □ *Législation*

- En 1999, six administrations (l'Alberta, le Yukon, le Manitoba, l'Ontario, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard) ont adopté des sanctions prévoyant la suspension administrative du permis de conduire (pendant 90 jours) des conducteurs accusant un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale (0,08). La Colombie-Britannique avait déjà mis en place cette sanction. Le Québec a aussi mis en place un programme de suspension administrative du permis de conduire des conducteurs ayant dépassé la limite légale : une période de 15 jours de suspension pour la première infraction et une de 30 jours pour la deuxième infraction. En 2000, la Saskatchewan a aussi adopté une sanction prévoyant une période de suspension de 90 jours pour les conducteurs ayant commis une infraction liée à l'alcool au volant.
- En 1999, l'Alberta, le Québec et le Yukon étaient les seules administrations au Canada à avoir mis en œuvre un programme prévoyant l'installation d'un système antidémarrreur. En 2000, la Saskatchewan a emboîté le pas en appliquant ce type de programme aux conducteurs qui font l'objet d'une première condamnation. L'Ontario a également voté l'adoption d'un programme prévoyant l'installation d'un antidémarrreur.
- En 2000, huit administrations (le Yukon, la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, l'Ontario, le Québec et l'Île-du-Prince-Édouard) ont mis en place un programme de saisie ou de mise en fourrière. En Nouvelle-Écosse, la mise à la fourrière est prévue par une disposition qui n'a pas encore été promulguée.
- Neuf administrations (le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest, la Colombie-Britannique, l'Alberta, l'Ontario, le Québec, le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-

Prince-Édouard et Terre-Neuve) ont supprimé ou n'ont jamais adopté les exemptions qui autorisent des contrevenants à conduire dans le cadre de leur travail pendant une période de suspension du permis de conduire.

◆ ***Évaluation et traitement obligatoires***

En 1999, neuf administrations (l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, l'Ontario, le Québec, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve) ont commencé à mettre en place une forme de programme d'évaluation et/ou de traitement obligatoire destiné aux conducteurs reconnus coupables de conduite en état d'ébriété. Actuellement, la Colombie-Britannique élabore son propre programme d'évaluation.

## INITIATIVES DE LA SRCFA 2001 : 1999

| ADMINISTRAT. | ÉLÉMENTS DE BASE          |                         |               | AUTRES ÉLÉMENTS                         |           |                |
|--------------|---------------------------|-------------------------|---------------|---|-----------|----------------|
|              | AU MINIMUM LA SUSPENSION* | DISSUASION ET SENSIBIL. | COMMUNICATION | ÉVALUATION ET TRAITEMENT OBLIGATOIRES** | ÉDUCATION | LÉGISLATION*** |
| T.N.-O.      |                           | ✓                       | ✓             |   | ✓         | ✓              |
| Yukon        | ✓                         | ✓                       | ✓             |   | ✓         | ✓              |
| C.B.         | ✓                         | ✓                       | ✓             |   | ✓         | ✓              |
| Alb.         | ✓                         | ✓                       | ✓             | ✓                                       | ✓         | ✓              |
| Sask.        | ✓                         | ✓                       | ✓             | ✓                                       | ✓         | ✓              |
| Manitoba     | ✓                         | ✓                       | ✓             | ✓                                       | ✓         | ✓              |
| Ontario      | ✓                         | ✓                       | ✓             | ✓                                       | ✓         | ✓              |
| Québec       |                           | ✓                       | ✓             | ✓                                       | ✓         | ✓              |
| N.-B.        |                           | ✓                       | ✓             | ✓                                       | ✓         | ✓              |
| N.É.         | ✓                         | ✓                       | ✓             | ✓                                       | ✓         | ✓              |
| Î.-P.-É.     |                           | ✓                       | ✓             | ✓                                       | ✓         | ✓              |
| T.-N.        |                           | ✓                       |               | ✓                                       | ✓         | ✓              |

\* AU MINIMUM LA SUSPENSION DU PERMIS DE CONDUIRE : 1<sup>ère</sup> INFRACTION = 1 AN, 2<sup>e</sup> INFRACTION = 3 ANS, INFRACTION SUBSÉQUENTE = 5 ANS

\*\* TRAITEMENT OBLIGATOIRE

\*\*\* LA NOUVELLE OU L'ACTUELLE LEGISLATION PEUT COMPRENDRE UNE SUSPENSION ADMINISTRATIVE, UN SYSTÈME ANTIDÉMARREUR, DES SANCTIONS VISANT LE VÉHICULE, LA SUPPRESSION DU PERMIS DANS LE CADRE DU TRAVAIL ET D'AUTRES INITIATIVES

## INITIATIVES DE LA SRCFA 2001 : 2000

| ADMINISTRAT. | ELEMENTS DE BASE          |                         |               | AUTRES ELEMENTS                          |           |                |
|--------------|---------------------------|-------------------------|---------------|--|-----------|----------------|
|              | AU MINIMUM LA SUSPENSION* | DISSUASION ET SENSIBIL. | COMMUNICATION | ÉVALUATION ET TRAITEMENT OBLIGATOIRES ** | ÉDUCATION | LÉGISLATION*** |
| T.N.-O.      |                           | ✓                       | ✓             |  | ✓         | ✓              |
| Yukon        | ✓                         | ✓                       |               |  | ✓         | ✓              |
| C.B.         | ✓                         | ✓                       | ✓             |  | ✓         | ✓              |
| Alb.         | ✓                         | ✓                       | ✓             | ✓  | ✓         | ✓              |
| Sask.        | ✓                         | ✓                       | ✓             | ✓  | ✓         | ✓              |
| Manitoba     | ✓                         | ✓                       | ✓             | ✓  | ✓         | ✓              |
| Ontario      | ✓                         | ✓                       | ✓             | ✓  | ✓         | ✓              |
| Québec       |                           | ✓                       | ✓             | ✓  | ✓         | ✓              |
| N.-B.        |                           | ✓                       | ✓             | ✓  | ✓         | ✓              |
| N.-É.        | ✓                         | ✓                       | ✓             | ✓  | ✓         | ✓              |
| Î.-P.-É.     |                           | ✓                       | ✓             | ✓  | ✓         | ✓              |
| T.-N.        |                           | ✓                       |               | ✓  | ✓         | ✓              |

\* AU MINIMUM LA SUSPENSION DU PERMIS DE CONDUIRE : 1<sup>ère</sup> INFRACTION = 1 AN, 2<sup>e</sup> INFRACTION = 3 ANS, INFRACTION SUBSÉQUENTE = 5 ANS

\*\* TRAITEMENT OBLIGATOIRE

\*\*\* LA NOUVELLE OU L'ACTUELLE LEGISLATION PEUT COMPRENDRE UNE SUSPENSION ADMINISTRATIVE, UN SYSTÈME ANTIDÉMARREUR, DES SANCTIONS VISANT LE VÉHICULE, LA SUPPRESSION DU PERMIS DANS LE CADRE DU TRAVAIL ET D'AUTRES INITIATIVES

## PROGRÈS RÉALISÉS POUR ATTEINDRE L'OBJECTIF DE LA SRCFA 2001

L'objectif de la SRCFA 2001 est de réduire de 20 %, d'ici 2001, le pourcentage de décès et de blessés graves imputables à l'alcool au volant. Après un examen des données statistiques sur les collisions au Canada provoquées par des conducteurs ayant consommé de l'alcool, on note une diminution du nombre de décès et de blessés graves depuis la mise en œuvre de la SRCFA 2001, en 1995. Voici les conclusions des analyses :

- ◆ une diminution de 26,7 % du pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool. Ce nombre est passé de 45%, pendant la période de référence (1990-1995), à 33%, en 1999;
- ◆ une diminution de 18%, parmi la totalité des collisions mortelles impliquant des véhicules motorisés, du pourcentage des collisions où l'alcool entrait en ligne de compte. Ce nombre est passé de 41,7 %, en 1995, à 34,2 %, en 1999;
- ◆ une diminution de 23.1% du pourcentage des collisions mortelles impliquant des véhicules motorisés et au moins un conducteur ayant consommé de l'alcool. Ce nombre est passé de 39 %, en 1995, à 30 %, en 1999.
- ◆ Une diminution de 9,5 % du pourcentage des conducteurs qui ont été grièvement blessés dans des collisions où l'alcool entrait en ligne de compte. Ce nombre est passé de 21 %, en 1995, à 19 %, en 1999.

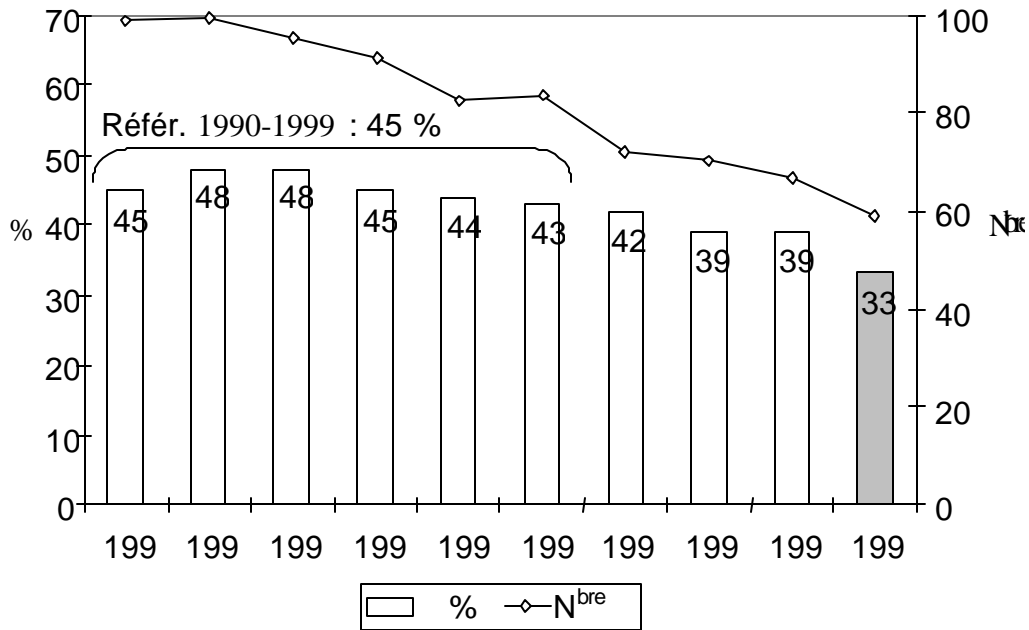
Ainsi, ces dernières années, dans l'ensemble du Canada, on constate une nette amélioration du problème des collisions liées à la consommation d'alcool. Cependant, en ce qui concerne le nombre de décès imputables à l'alcool au volant, les importantes diminutions sont en partie attribuables à la constante baisse du nombre de conducteurs ayant consommé de l'alcool qui ont été mortellement blessés, mais aussi à l'augmentation considérable, en 1999, du nombre de conducteurs mortellement blessés, qui n'avaient aucunement consommé d'alcool (1200, en 1999, comparativement à 1044, en 1998). Malgré ces diminutions, les données récentes prouvent la gravité persistante du problème de l'alcool au volant. Voici quelques données statistiques :

- ◆ en 1999, 33 % de tous les conducteurs mortellement blessés dans des collisions avaient consommé de l'alcool.
- ◆ la grande majorité des conducteurs mortellement blessés après avoir consommé de l'alcool (environ 82 %) accusaient un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale (80 mg %); en 1999, au Canada, on estime à 487

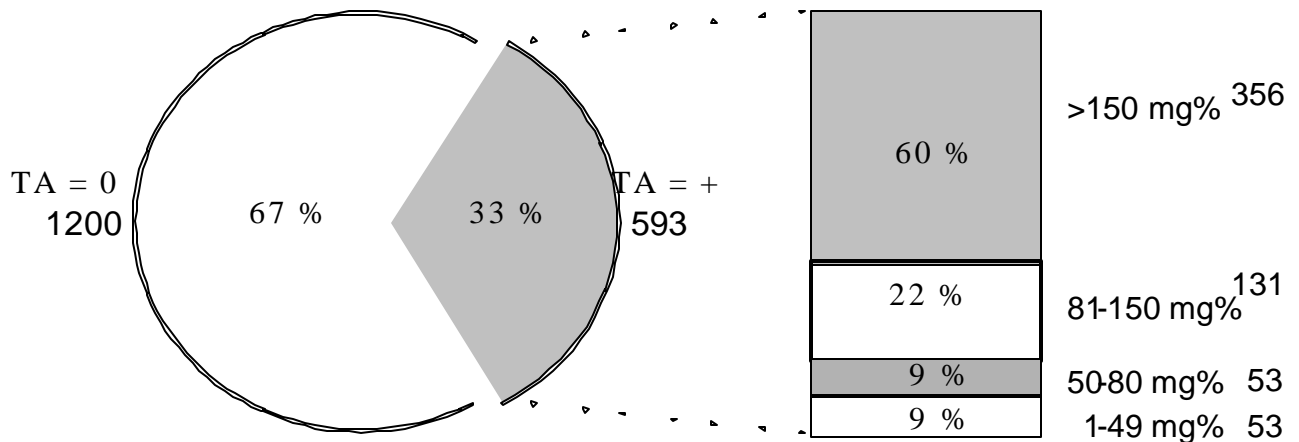
le nombre de conducteurs décédés qui avaient un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale;

- ◆ parmi les conducteurs mortellement blessés après avoir consommé de l'alcool, un important pourcentage (60 %) d'entre eux avaient un taux d'alcoolémie supérieur à 150 mg %;
- ◆ en 1999, l'alcool a été la cause de 34,2 % des collisions mortelles impliquant des véhicules motorisés; cette même année, un nombre estimatif de 1134 personnes sont décédées dans des collisions imputables à l'alcool au volant;
- ◆ en 1999, 30 % des collisions mortelles impliquant des véhicules motorisés ont été provoquées par un conducteur ayant consommé de l'alcool; un nombre estimatif de 906 personnes sont décédées sur les routes publiques dans des collisions dans lesquelles au moins un des conducteurs avait consommé de l'alcool;
- ◆ en 1999, parmi les collisions occasionnant des blessures graves, 19 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool.

Nombre et pourcentage de conducteurs mortellement blessés dont le test d'alcoolémie était positif : Canada, 1990-1999

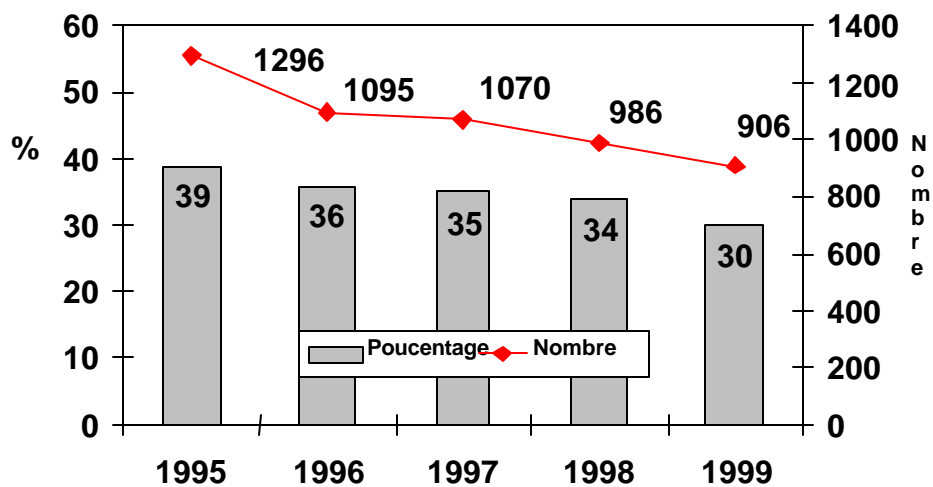


Taux d'alcoolémie (TA) des conducteurs mortellement blessés :  
Canada, 1999



^ nombres estimatifs obtenus d'après la répartition des résultats des tests d'alcoolémie auxquels ont été soumis les conducteurs

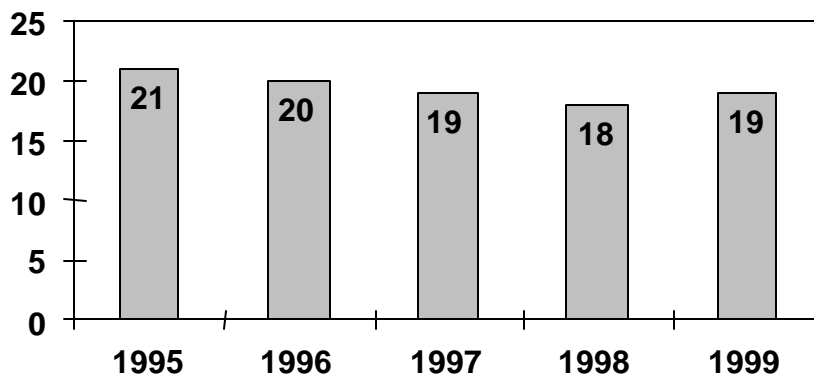
### Nombre\* et pourcentage de collisions mortelles\*\* impliquant un conducteur qui avait consommé de l'alcool : Canada 1995-1999



\* données estimatives obtenues à partir du pourcentage de collisions mortelles pour lesquelles des renseignements permettaient de confirmer la consommation d'alcool

\*\* seulement sur des routes publiques où se déplacent les principaux types de véhicules

### Pourcentage de conducteurs impliqués dans des collisions occasionnant des blessures graves et liées à l'alcool\* : Canada\*\*, 1995-1999



\* collisions impliquant un ou plusieurs véhicules pendant la nuit : rapport de police confirmant la consommation d'alcool

\*\* sauf la C.-B., les T.N.-O. et le Yukon, car les rapports de police et les bases de données ne mentionnent pas la gravité des blessures